Deutscher Bundestag
13. Wahlperiode

Drucksache 13/3022

16. 11. 95

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Gila Altmann (Aurich) und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN — Drucksache 13/2817 —

Prüfungsrichtlinien für die Prüfung von Führerscheinbewerberinnen und -bewerbern vom 1. Juni 1993

1. Trifft es zu, daß die in § 11 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO), Anlage 26, Prüfungsrichtlinie 6, aufgeführten Fahrzeugabmessungen für die „Knautschzone" (Entfernung zwischen der hinteren Sitzlehne und der hinteren Fahrzeugbegrenzung mindestens 700 mm) so bemessen sind, daß sämtliche Kraftfahrzeuge unterhalb der Größenordnung eines VW „Golf", Opel „Astra" oder Fort „Escort" als Prüfungs- und Schulungsfahrzeuge ausgeschlossen sind?
2. Mit welcher Begründung fand diese Änderung statt?
3. Ist aus dieser Bestimmung abzuleiten, daß kleinere und leichtere Pkw mit niedrigen Verbrauchswerten nicht geeignet sind, weil sie nicht den allgemeinen Sicherheitsstandards entsprechen?

Es trifft grundsätzlich zu, daß nach Abschnitt 2.7 der Anlage 6 zur Prüfungsrichtlinie in der Fassung vom 27. April 1993 (VkBl 1993, S. 404) der Abstand zwischen hinterer Sitzlehne und der hinteren Fahrzeugbegrenzung wenigstens 700 mm betragen muß. Diese „Knautschzone" ist erforderlich für einen angemessenen Arbeitsplatz des bei der Prüfung stets hinten sitzenden Sachverständigen oder Prüfers für den Kraftfahrzeugverkehr; sie dient ihm außerdem als Schutz bei einem Heckaufprall. Ein Abstand von 700 mm wurde dabei stets als ausreichend angesehen, ohne daß es der Prüfung des einzelnen Fahrzeugtyps bedarf. Inzwischen wurden mehrere Pkw-Typen als geeignet für die Durchführung von Fahrerlaubnisprüfungen eingestuft, bei denen der Abstand weniger als 700 mm beträgt.

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr vom 13. November 1995 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

4. Wie bewertet die Bundesregierung in diesem Zusammenhang den Mehrverbrauch von ca. 0,6 Liter Kraftstoff pro 100 kg Mehrgewicht?

Aus der Antwort auf die vorhergehenden Fragen ergibt sich, daß kleinere Pkw nicht grundsätzlich als Prüfungsfahrzeuge ausgeschlossen sind. Außerdem ist nicht allein das Gewicht maßgeblich für den Kraftstoffverbrauch. So gibt es Pkw mit geringem Kraftstoffverbrauch bei vergleichsweise hohem Gewicht.

5. Trifft es weiterhin zu, daß nach § 11 StVZO eine Beschränkung für Kraftfahrzeuge mit Getriebeautomatik vorgesehen ist, die z. B. Pkw mit Energiespartechnik („Ecomatic") ausschließt?

Pkw mit Energiespartechnik („Ecomatic") sind selbstverständlich zugelassen, sofern sie die sonstigen Zulassungskriterien für Prüfungsfahrzeuge erfüllen. Nach § 11b StVZO ist allerdings die Fahrerlaubnis auf das Führen von Kraftfahrzeugen mit automatischer Kraftübertragung zu beschränken, wenn bei der Prüfung ein solches Fahrzeug verwendet wird. Wer Kraftfahrzeuge ohne Automatikgetriebe führen will, muß die Prüfung also auf einem entsprechenden Fahrzeug mit Schaltgetriebe ablegen.

6. Wie beurteilt die Bundesregierung den Handlungsbedarf zur Änderung der StVZO hinsichtlich der Förderung umweltgerechten und energieschonenden Autofahrens?

Nach § 11a StVZO ist neben der theoretischen Befähigungsprüfung in einer gesonderten Prüfung die Beherrschung der Grundzüge der energiesparenden Fahrweise nachzuweisen. Das Ergebnis der Prüfung ist von dem der theoretischen Befähigungsprüfung unabhängig. Im Rahmen der Umstellung der Prüfungsbestimmungen auf die neuen Fahrerlaubnisklassen, die auf Grund der Richtlinie 91/439/EWG (a. a. o.) einzuführen sind, werden die Fragen zur energiesparenden Fahrweise Bestandteil der theoretischen Prüfung. Sie werden damit aufgewertet, da künftig Fehler in diesem Bereich zum Nichtbestehen der gesamten theoretischen Prüfung führen können. Außerdem soll der Fragenkatalog insoweit von bisher 30 auf 42 Fragen erweitert und auf andere Bereiche des Umweltschutzes, z. B. den Schutz vor Lärmbelästigungen, ausgedehnt werden.

7. Wieso wird in den ab 1. Juli 1995 geltenden amtlichen Prüfungsfragen zur Führerscheinprüfung für die Klasse 3 auf zwei Seiten das Wissen über die Wirkung von Drogen beim Autofahren abgefragt, die Auswirkungen des Genusses von Alkohol auf die Fahrtüchtigkeit jedoch nicht?

8. Ist daraus zu schließen, daß die Bundesregierung Alkohol nicht als Droge beurteilt?

9. Wenn nein, ist die Erwähnung von Alkohol als Droge in den Prüfungsfragen bewußt vergessen worden, und werden die Prüfungsfragen dahin gehend überarbeitet und novelliert?

10. Wenn ja, wie beurteilt die Bundesregierung dann die Relevanz des Komplexes „Alkohol und Fahrtüchtigkeit" im Zusammenhang mit Fragen zur Führerscheinprüfung?

Fragen zum Einfluß von Drogen auf die Fahrtüchtigkeit sind mit Wirkung vom 1. Juli 1995 neu in den Fragenkatalog aufgenommen worden. Fragen zu Alkohol als einem anderen berauschenden Mittel waren bereits im Fragenkatalog enthalten (vgl. Abschnitt 0.1.2.1 der Prüfungsrichtlinie von 22. Januar 1987, VkBl 1987, S. 198).

11. Schätzt die Bundesregierung die Gefährdung von Autofahrerinnen und Autofahrern und die Unfallrisiken durch Kokain, Heroin, Haschisch und Marihuana qualitativ und quantitativ höher ein als die durch Alkohol?

Bei einer Untersuchung von Blutproben von verkehrsauffälligen Fahrern durch das Institut für Rechtsmedizin der Universität des Saarlandes (Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Mensch und Sicherheit, Heft M, 29, 1994) wurden in ca. 14 % Drogen und/oder Medikamente gefunden, in 86 % der Blutproben wurde Alkohol nachgewiesen. Es ist hiernach davon auszugehen, daß Drogen im Straßenverkehr im Vergleich zu Alkohol anteilsmäßig ein geringeres Gewicht zukommt.

Das Führen eines Kraftfahrzeuges unter Drogeneinfluß stellt jedoch auch eine Gefahr für die übrigen Verkehrsteilnehmer dar, der durch entsprechende Maßnahmen begegnet werden muß. Hierzu wird auf die Antwort zu Frage 14 verwiesen.

12. Wieso werden in den Prüfungsfragen alle aufgeführten Drogen hinsichtlich ihrer Wirkung auf die Fahrtüchtigkeit gleichwertig aufgeführt, bzw. warum werden die Fragen aufgrund der unterschiedlichen Wirkung von Drogen nicht differenzierter formuliert?

Die Fragen basieren auf den derzeitigen Erkenntnissen der medizinischen Wissenschaft. Danach ist davon auszugehen, daß bei den meisten Kraftfahrzeugführern unter dem Einfluß von Rauschmitteln aufgrund deren typischer Wirkungsweise Leistungseinbußen auftreten, die das sichere Führen eines Kraftfahrzeugs in Frage stellen. Dabei kann der Wirkungsverlauf im Einzelfall sehr unterschiedlich sein. Hinsichtlich der Auswirkungen des Drogenkonsums auf die Fahrtüchtigkeit kommt daher – auch unter Berücksichtigung des Umstandes, daß bei einer Fahrerlaubnisprüfung medizinische Sachverhalte nur begrenzt abgefragt werden können – eine differenziertere Fragestellung jedenfalls zur Zeit nicht in Betracht.

13. Wie hoch waren die Zahlen der Unfälle mit Toten und Verletzten, die auf Drogenmißbrauch zurückzuführen sind, in den letzten fünf Jahren?

Die Anzahl von Kraftfahrern, die unter dem Einfluß von Drogen am Straßenverkehr teilnehmen, werden in der amtlichen Statistik nicht hinreichend erfaßt, so daß keine zuverlässigen Zahlen vorliegen.

14. Welchen Handlungsbedarf sieht die Bundesregierung angesichts der Tatsache, daß immer noch ca. die Hälfte aller Unfälle mit Toten und Verletzten auf Alkoholkonsum zurückzuführen ist, die Zahl der Unfälle mit Toten und Verletzten, die auf Drogenmißbrauch zurückzuführen ist, jedoch erheblich geringer ist?

Nach den Zahlen des Statistischen Bundesamtes sind ca. 20 % der Unfälle mit Toten auf Alkohol zurückzuführen, die Zahl der Unfälle mit Toten durch Drogeneinfluß muß unter Zugrundelegung des Anteils von Alkohol und Drogen im Straßenverkehr (siehe Frage 11) als entsprechend geringer eingeschätzt werden. In beiden Bereichen müssen alle Maßnahmen ergriffen werden, die geeignet sind, die Zahl der durch Alkohol bzw. Drogen bedingten Verkehrsunfälle zu senken. Bei der Bekämpfung des Alkohols im Straßenverkehr kommt es zunächst wesentlich darauf an, daß die Einhaltung der bestehenden Vorschriften effizienter kontrolliert wird. Für den Bereich der Drogen soll zusätzlich zu den bereits bestehenden strafrechtlichen Vorschriften das Führen von Kraftfahrzeugen unter dem Führen von im einzelnen aufgeführten berauschenden Mitteln allgemein verboten und Zuwiderhandlungen als Ordnungswidrigkeit mit Geldbuße und Fahrverbot bewehrt werden.

Druck: Thenée Druck, 53113 Bonn, Telefon 91781-0
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 13 20, 53003 Bonn, Telefon (02 28) 3 82 08 40, Telefax (02 28) 3 82 08 44
ISSN 0722-8333